

Saab EV-1 Concept 1985

NEVS-brevet måndag 6 maj
Föregående fredag 3 maj

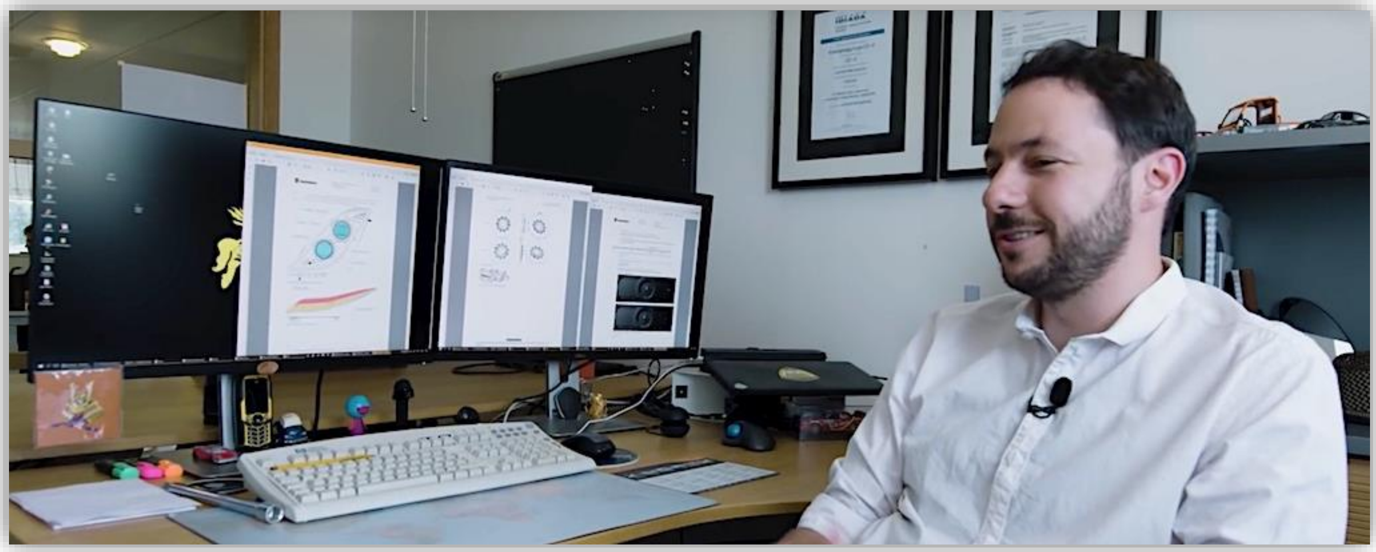
1. Koenigseggs smarta metod att krocktesta bilar för 25 miljoner kronor styck
2. Volvo 240 fyller 45 - så firas svenska ikonen
3. Prov: Kia e-Soul – så bra är nya modellen
4. Prov: BMW X7 är den nya dunderklumpen som utmanar Range Rover
5. Provkörning av Porsche 911 Carrera S Cabriolet
6. Spionfilm: Se nya Porsche 911 turbo pressas runt Ringen
7. ”Nya elbilsstudien bekräftar det vi redan vet”
8. Olycksbuss fylldes med gas före explosion
9. Mercedes har ingen aning om hur Kim Jong Un kan åka Maybachlimousin
10. Tjuvar stjäl katalysator från parkerad bil mitt på ljusa dagen
11. Israels egen sportbil, Sabra Sport
12. Grattis Fiat Ritmo!
13. Briljerade i premiären: ”Jag är extremt glad”
14. Ledig befattning

1. Koenigseggs smarta metod att krocktesta bilar för 25 miljoner kronor styck

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-04-29 kl 10:58

Krocktester måste utföras men hur gör man när varje bil kostar 25 miljoner kronor? Det finns knep…



David Tugas är homologeringschef hos Koenigegg och ansvarig för bland annat krocktester.

David Tugas är Koenigeggs homologeringschef och den som ser till att bilarna uppfyller alla lagkrav. I den här filmen berättar han och Christian von Koenigsegg hur deras bilar genomför krocktester – vilket är en mycket omfattande process.

För en vanlig biltillverkare är det "bara" att plocka några bilar från bandet för att utföra krocktesterna. En bil för ett test, ny bil för nästa test, och så vidare. Men det är inte lika enkelt för Koenigsegg, där varje bil har ett värde kring 20–25 miljoner kronor.

Som vanligt är Christian och hans gäng innovativa, även när det gäller krocktester. Genom att bygga om testbilen och reparera mellan krocktesterna räcker det faktiskt med en enda bil för att utföra hela proceduren.

Oftast är det "showbilen" som får hedersuppdraget att genomföra krocktesterna. Den Regera som vi ser i filmen är samma bil som premiärvisades på Genèvesalongen. Efter att ha stått i blickfånget för media inleds krocktesterna och som vi kan se i filmen är det rätt våldsamma metoder som används.

Att köra över trottoarkanter och smälla på karossen med slägga kan verka brutalt men det är en metod för att undvika fel hos sensorerna som ska utlösa krockkuddarna. Sensorerna får inte utlösa annat än vid en verklig krock.

***FILM:** https://youtu.be/EC1P6LBeTEw*



Koenigsegg i exklusiv intervju om nya Jesko: "Råaste förbränningsbilen vi kunde bygga"



Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin



Allt om tekniken med fria ventiler från FreeValve och Koenigsegg



Koenigsegg Jesko slutsåld efter fem dagar – förskott betalt på alla 125 bilarna



Film: Så byggs Koenigsegg Jesko – se Christian berätta om sin nya megacar

2. Volvo 240 fyller 45 - så firas svenska ikonen

2019-05-01

Redaktören bytbil

Visar upp Ingvar Kamprads snållagade 245:a



En svensk ikon fyller 45 år i år. Det firar Volvo med att öppna en specialutställning av 200-serien och kultförklarade 240-modellen. Bland annat ställs Ingvar Kamprads 245:a ut – reparerad med billigt plexiglas.

– Han var ganska speciell och inget fick kosta onödiga pengar. Volvo 240 var länge den svenska folkbilen och berör väldigt många, säger Mathias Gustafsson, fordonsansvarig på Volvo museum. i Göteborg.

Den 11 maj slår Volvo museum upp dörrarna till sin nya utställning.

– Vi märker att utställningen väcker ett stort intresse. Volvo 240 var ju länge den svenska folkbilen kan man säga, så den berör väldigt många, säger Mattias Gustafsson, fordonsansvarig på Volvo museum.

Den 21 augusti 1974 visades Volvo 240 för första gången för media. Modellen skulle bli en dittills exempellös framgång för den svenska biltillverkaren och det dröjde 19 år innan den sista 240:an rullade av bandet i Torslandaverken. Från den 11 maj ställs åtta av de över 2,8 miljoner tillverkade exemplaren ut på Volvo Museum i Göteborg. Utställningen, som kommer att pågå under ett år, innehåller bland annat den allra första tillverkade 240:an, en svartvit polisbil på besök från Polismuseet i Stockholm och Ikea-grundaren Ingvar Kamprads privata 245:a från 1993. I bouppteckningen efter Kamprad värderades miljardärens vardagsbil till 15 000 kronor.

– Det är väldigt roligt att vi får ställa ut Kamprads bil. Han var ju ganska speciell, inget fick kosta onödiga pengar. Så bakrutan är utbytt mot plexiglas efter att han hade backat in i något under alla de åren som han körde bilen, säger Mattias Gustafsson som själv varit på IKEA i Älmhult för att inspektera bilen.



I dag har 240-modellen blivit ett samlarobjekt. Bland entusiaster är turbomodellen särskilt eftertraktad, men allt högre priser betalas även för mer alldagliga versioner i fint skick. Under en ceremoni 1993 överlämnade den dåvarande Volvochefen, Pehr G Gyllenhammar, nycklarna till den sista 240:an som såldes till en kund med orden: ”Vi har haft världens säkraste bil, en av de mest köpvärda bilarna och en bil som redan är en levande legend och som kommer att vara det ännu mer om ett antal år”.

Volvo 240:s födelseår 1974 var ett stort år för Sverige. På våren vann Abba Eurovision Song Contest med Waterloo, en 18-årig Björn Borg sopade banan med tenniseliten och Volvo presenterade en av sina viktigaste modeller någonsin.

Den 21 augusti fick media för första gången se och köra den nya bilen. Journalisterna flögs i chartrat plan från Volvos huvudkontor i i Torslanda till Dala Airport i Borlänge, där en rad Volvo 244 GL stod och väntade. Samtliga var lackerade i den mycket tidstypiska färgen orange – dessutom med orange inredning.

Volvo 240 var en vidareutveckling av 140-serien men mycket hade hänt. Nyheterna satt främst i fronten, dess utseende var kraftigt inspirerat av säkerhetsbilen VESC som presenterats två år tidigare. Mest framträdande var de stora stötfångarna, totalt var bilen 13 cm längre jämfört med 140-serien. Bland nyheterna i inredningen kan nämnas de karakteristiska nackskydden av gallertyp.

Den nyutvecklade B21-motorn fanns i en förgasarversion på 97 hk och i en version med bränsleinsprutning på 123 hk. Framvagnen var nykonstruerad med MacPherson-ben och kuggstångsstyrning.

I oktober 1974 startade tillverkningen av den exklusivare 260-serien som ursprungligen fanns i två versioner, DL och GL. 264 hade en ny V6 på 2,7 liter på 140 hk. Motorn som kallades B27 byggdes i Douvrin i norra Frankrike och var resultatet av ett samarbete mellan Volvo, Renault och Peugeot.

Under sin produktionstid skulle Volvo 240 komma att finnas med en rad olika motoralternativ. En världspremiär som introducerades med 1979 års modell var en sexcylindrig personbilsdiesel som utvecklats tillsammans med Volkswagen. Dieselmotorn fanns också i en femcylindrig version för vissa marknader. Som 1981 års modell lanserades 244 turbo med 155 hk. Den stora sensationen var dock när den kom även som herrgårdsvagn, den första serieproducerade kombibilen med bensinturbo.



Volvo 240 skulle genom åren komma att tillverkas i en rad olika versioner. Förutom med två, fyra och fem dörrar fanns den exklusiv kupéversionen 262C byggd av italienska Bertone i 6 622 exemplar under åren 1977-81. I andra ändan av storleksskalan fanns 264TE och 245T som båda var förlängda med 70 cm. 264 Top Executive var en lyxig limousineversion och 245 Transfer var en extra stor kombi som bland annat användes för skolskjutsar på landsbygden.

En världsnyhet på miljöområdet kom hösten 1976. Då kunde Volvo leverera de första bilarna i 200-serien med trevägskatalysator och Lambdasond till Kalifornien. Med Lambdasonden försvann 90 procent av de skadliga gaserna kolväten, kolmonoxid och kväveoxider i katalysatorn. 1977 fick Volvo det amerikanska miljöpriset National Environmental Industry Award. California Air Resources Board utsåg 1978 Volvo 240 till USA:s renaste bil.

Volvo 240 Turbo skulle också bli ett framgångsrikt tävlingsredskap. Den tyngsta titeln uppnåddes 1985 då Thomas Lindström och Gianfranco Brancatelli vann European Touring Car Championship, ETC.

Volvo 240/260 fick en rad utmärkelser för sin säkerhet. Motormännen gav bilen guldmedalj för dess varselljus och tvåkrets bromssystem med stegkolv. I Storbritannien fick Volvo utmärkelsen Don Safety Trophy för trafiksäkerhetsfrämjande insatser och konstruktioner utöver lagstiftningen. 1976 valdes Volvo 240 som normbil för fortsatt säkerhetsarbete av USA:s trafiksäkerhetsverk NHTSA. Volvo 240 kombi var under fyra år i slutet av 1980-talet den säkraste bilen i sin storlek i USA enligt Highway Loss Data Institute.

Volvo 240 har blivit en samlarbil, särskilt eftertraktad bland entusiaster är turbomodellen, men allt högre priser betalas även för mer alldagliga versioner i fint skick. Reservdelstillgången är god, fortfarande går mycket att köpa genom Volvo och sortimentet av nytillverkade detaljer ökar stadigt.

Volvo 240 tillverkades även i Kalmar och i belgiska Gent. Det sista exemplaret rullade av bandet i Torslandaverken i Göteborg den 5 maj 1993. Modellen hade då överlevt mycket längre än någon kunde anat 19 år tidigare.

Volvo 200-serien är företagets hittills mest tillverkade modell med 2 685 171 exemplar av 240 och 177 402 exemplar av 260. Totalt byggdes 2 862 573 exemplar mellan 1974 och 1993.

När Volvo 1981 lanserade familjebilen 240 med turbomotor öppnades en ny marknad för företaget. Man visade att Volvo inte bara kunde bygga säkra och hållbara bilar, de kunde också vara snabba och körglada. Med turboladdning gav den robusta B21ET-motorn på 2,1 liter 155 hk vilket gjorde att 240 Turbo klarade 0-100 km/h på 9 sekunder och en toppfart på 195 km/h. 245 Turbo var världens snabbaste herrgårdsvagn.



1982 presenterades ett nytt internationellt Grupp A-reglemente. Tävlingsbilarna skulle tas direkt från tillverkningsbandet och antalet modifieringar skulle begränsas. För att få tävla enligt grupp A-reglerna måste modellen byggas i minst 5 000 exemplar under ett år. De skulle ha minst fyra sittplatser och minimivikten var relaterad till cylindervolymen. Regelverket passade Volvo 240 Turbo utmärkt.

Reglerna krävde också att minst 500 så kallade evolution-bilar måste byggas – därför skapades 240 Turbo Evolution. I juli 1983 stod de 500 exemplaren uppställda för homologiseringsbesiktning – fördelade på två fält i USA, ett på väst- och ett på östkusten. Bilarna hade större turbo, modifierat motorstyrningssystem och Water Turbo Traction – vatteninsprutning i insuget, en uppfinning som Volvo utvecklat och tagit patent på.

1984 blev året då 240 Turbo på allvar började tävla i Grupp A-racing. Volvo stod för konstruktion och homologisering av de komponenter som behövdes. Tävlandet skulle skötas av fristående team. Detta första år blev utdelningen två segrar. Svenskarna Ulf Granberg och Robert L. Kvist vann på belgiska Zolder i ETC och landsmannen Per Stureson vann på tyska Norisring i den första säsongen av DTM.

Volvos satsning fördjupades 1985. Nu kontrakterades två team som skulle fungera som fabriksstall. Dessa skulle inte bara vinna över konkurrenter som Rover och BMW utan också tävla mot varandra.

Schweiziska Eggenberger Motorsport deltog i ETC under namnet Volvo Dealer Team Europe. Förare var svensken Thomas Lindström, Sigi Müller Jr från Västtyskland, italienaren Gianfranco Brancatelli och belgaren Pierre Dieudonné.

Det andra teamet i ETC var svenska Magnum Racing. För dem tävlade Ulf Granberg, Anders Olofsson och Ingvar Carlsson.



Dessutom skulle IPS Motorsport tävla i DTM. Till den nya säsongen hade Per Stureson fått en ny och konkurrenskraftig bil med mer effekt och bättre väghållning. Till en början hade konkurrenter och publiken svårt att ta de kantiga Volvobilarna på allvar. Men ”de flygande tegelstenarna” skulle snart bevisa att de var konkurrenskraftiga – trots att man tävlade mot bilar med betydligt större motorer som Rover 3500 V8 och BMW 635.

Volvo 240 Turbo i tävlingsutförande hade racingpreparerade aluminiumtopplock samt smidda kolvar, vevstakar och vevaxel. Insprutningen var ett specialbyggt Bosch K-jetronic system och Garrett-turbon laddade upp mot 1,5 bar. Resulttet blev att 2.1-litersmotorn utvecklade ca 300 hk och gav bilen en toppfart på 260 km/h.

Alla löstagbara karossdelar som dörrar och huv var av tunnare plåt än på produktionsbilarna. Bakaxeln var sex kilo lättare, bromsarna hade fyrkolvsok och ventilerade skivor. Ett snabbtankningssystem möjliggjorde att 120 liter högoktanig bensin kunde fyllas i på 20 sekunder.

Den 13 oktober 1985, efter deltävlingen på Estoril-banan i Portugal, var saken klar. Volvo hade vunnit sex av 14 tävlingar och Lindström/Brancatelli hade med lätthet tagit hem hela ETC-serien! Dessutom vann Per Stureson det tyska mästerskapet DTM efter en seger och fem pallplaceringar.

Som om inte ETC och DTM var nog vann Volvo också standardvagnsmästerskapen i Finland, Portugal och Nya Zeeland 1985. Dessutom vann en högerstyrd 240 Turbo det skotska rallymästerskapet samma år.



3. Prov: Kia e-Soul – så bra är nya modellen

Av John Sempill

Publicerad 2019-05-02, 06:29

Den tredje generationen Kia Soul får ett eldrivet syskon, som bytt namn från Soul EV till e-Soul. Pigg design och välkänd teknik från syskonet e-Niro ska göra modellen till en storsäljare. Vi provkör!



VAD ÄR NYTT? Det här är Kias helt nya eldrivna e-Soul – lite större och packad med betydligt mer teknologi, och toppad med en drivlina och ett batteri som tillåter körning på upp till 45 mil mellan laddningarna. Om du använder en 50 kW-laddare kan bilen snabbladdas till 80 procent på 75 minuter. Inte så mycket till snabbladdning, kan man tycka.

Kia har ännu inte gått ut med något pris, men det kommer vara något lägre än för en e-Niro.

Sett till e-Niros slående kombination av räckvidd, prestanda och inköpspris, är det ingen överraskning att den nya, andra eldrivna generationen av Kia Soul använder samma motor, elektriska komponenter och batteri. Kia poängterar också att den enorma utvecklingskostnaden för drivlinan innebär att man behöver sprida ut den bland alla tre modellerna i Hyundaigruppen.

e-Soul vilar emellertid på en annan plattform, en som är strukturellt styvare och 30 mm längre mellan hjulparen än tidigare. Överhänget fram har vuxit med 15 mm, av ett intressant skäl som vi kommer till, och förlängningen mellan hjulen ger 13 mm mer benutrymme. Bagageutrymmet är också större, dock inte tillräckligt stort för att tysta kritikerna om att det faktiskt är en av bilens svagheter.

Det finns gott om extra teknik också. Adaptiv farthållare och filhållningsassistans ger en hel del autonomitet i tät trafik. Därutöver har bilen en mängd elektroniska hjälpmedel, en head up-display och en hel del extrafinesser som hjälper till att maximera batteripackets kapacitet.



Bra blandning av lek och allvar interiört. Fin funktion, helt okej material.



Instrumenteringen kommer från e-Niro.

Dessa inkluderar kylning och värmning av det 64 kW stora batteriet med vätska istället för luft. Med en knapp tillåts även styrning av värmen och kylan enbart till föraren om du är i behov av att dryga ut bilens räckvidd lite. En inbyggd värmepump återvinner överbliven värme från kylaren, medan körinställningar som Eco och Eco Plus hjälper till, liksom fyra nivåer av bromsregenerering – där samtliga är inställbara via rattpaddlar precis som i e-Niro.

Den ser större ut och känns mer vuxen, framför allt på insidan där interiören iklär sig en ny nivå av sofistikerad smidighet. Men den stora skillnaden sker i huvudet: precis som hos e-Niro, är det här en elbil där "kommer jag att klara mig?"-tänket kan läggas till det förflutna.



17-tumsfälgarna har en påkostad 3D-effekt.

Den nya digitala instrumenteringen i e-Soul visar din räckvidd i förhållandevis stora siffror, och till skillnad från lite äldre elbilar, sjunker de i en långsammare takt. Dessutom är det enklare att bromsa upp förbrukningen med försiktigare körning.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? Den näst intill ljudlösa framdrivningen hos en elbil är tilltalande, än mer tilltalande är dock den direkta responsen vid låga och mellanhöga hastigheter. Detta är en crossover som verkligen passar i urbana miljöer. Den tar sig smidigt in i varenda lucka, letar sig enkelt igenom trafik med minsta semiautonoma ansträngning, helt utan avgaser. Allt detta kan dessutom göras med förhållandevis mycket bekvämlighet.

Det här är inte en speciellt lyxig bil, men den är välutrustad, rogivande tyst och duglig att köra. Den är även rymlig, med generösa utrymmen bak om passagerarna får för sig att sjunka ner där en stund.

Visst känner man bilens massa – det handlar om ett 1,75 ton tungt fordon – och lusten att flänga runt med den är något dämpad av en styrning som känns lite lätt frånkopplad i alla lägen förutom i Sport, där den svarar mer livligt. Bättre, men inte bra. Vilket är synd eftersom e-Souls låga tyngdpunkt och kontrollerade krängning tillåter blygsamt ambitiös och smekande kurvtagning. Detta tillsammans med bilens överraskande 7,9 sekunder snabba 0–100 km/h-tid – samma som hos den mer potenta Nissan Leaf – är det inte konstigt att Kia har gett sig på en sportigare design.

Och faktum är att just detta är anledningen till 15-millimetersförlängningen av överhänget i fram. Men den huvudsakliga anledningen är, något oväntat, att få e-Souls ansikte att påminna om … Darth Vader. Det må vara över 40 år sedan den första Star Wars-filmen visades på världens biografer, men filmens oförglömliga förkroppsligande av blänkande ondska var en inspiration, berättar Kia.

Ansiktet hos e-Soul ser inte särskilt ondskefullt ut, men det kommer definitivt att kräva uppmärksamhet nattetid med sin upplysta, utstickande och trapetsformade grill. Ni som går igång på egendomlig belysning får tillfälle att njuta av en interiör där belysningen ändrar färg i takt med musiken som spelas via bilens ljudsystem.

NÖRDFAKTA. När det kommer till att sätta en bils specifikationer på prov, hör det kanske inte till det mest väsentliga att snöa in sig på dess utseende. Men att e-Soul har en utomjordisk koppling är minst sagt nördigt tilltalande. Bilens front påminner mycket riktigt om något plastigt och glansigt föremål från 70-talets sci-fi-succé Star Wars, som till exempel en Stormtrooper-hjälm, eller självaste Darth Vaders egen nattsvarta dito.



Motor och batteripaket kommer också från e-Niro.

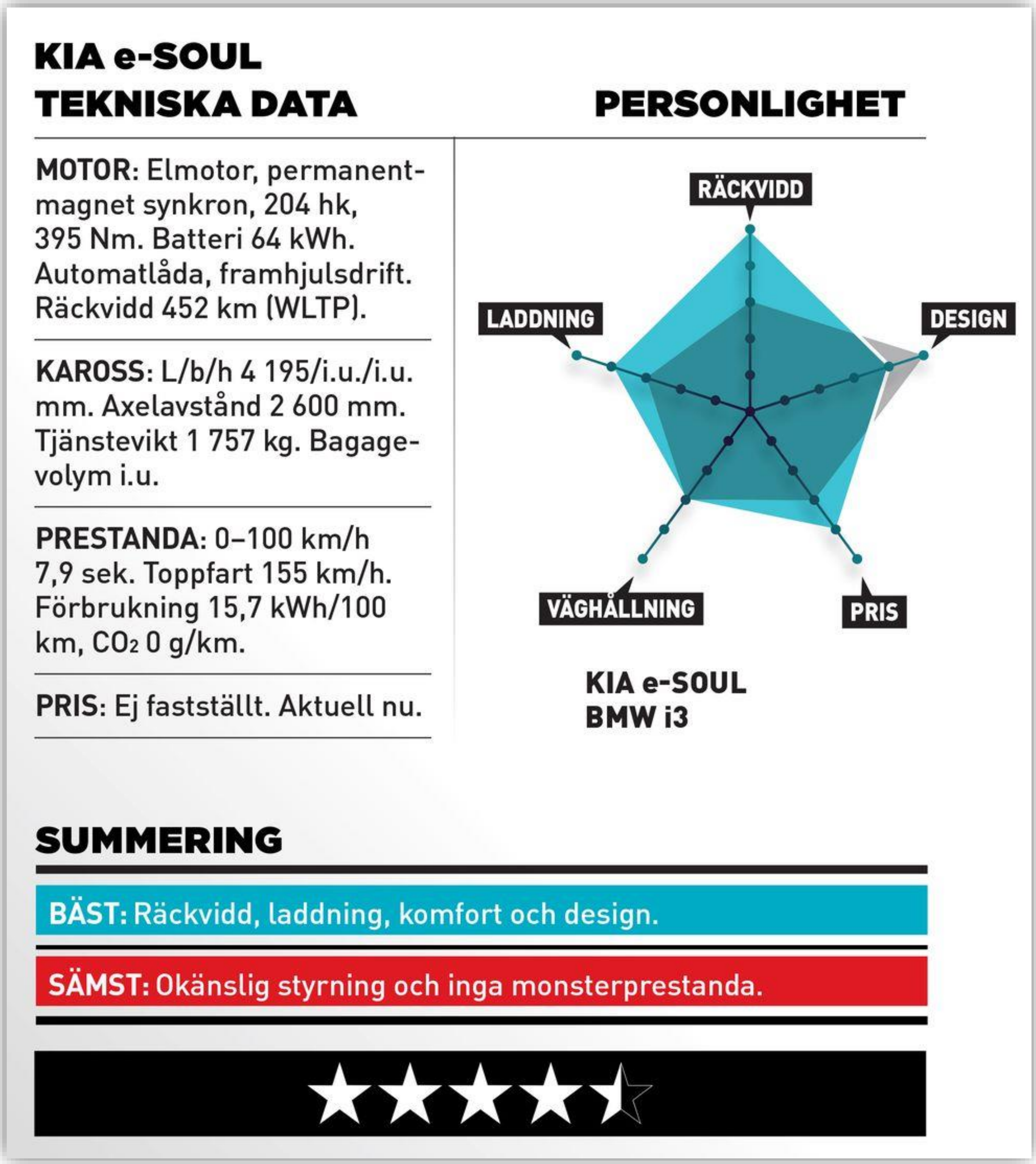


Nos med sci-fi-vibbar. "I am your father..."

Det mest nördiga av allt är dock tekniken som sitter bakom masken så att säga. Bilen utnyttjar den naturliga rörelseenergin vid varje inbromsning och nedförsbacke, och skjuter tillbaka den till batteriet, reglerat via paddlar bakom ratten.

Energiåtervinning är visserligen inget nytt när det kommer till elbilar, men Kia har jobbat hårt för att förfina tekniken, och även sett över övriga system i jakten på lösningar som föraren själv kan utnyttja för att spara energi. Detta är saker som hjälper till att sudda ut oron för att inte nå fram till målet. I dubbel bemärkelse.

BORDE JAG KÖPA EN? Precis som e-Niro och Hyundai Kona bjuder e-Soul på rikliga framsteg med sin kombination av räckvidd, prestanda, laddningstid, allsidig användbarhet och pris. Den förblir något dyr för en praktisk familjebil, men som fossilfri elbil blir den plötsligt väsentligt mer praktisk och överkomlig i pris, och har dessutom en alldeles egen uppsyn.


KIA e-SOUL TEKNISKA DATA

MOTOR: Elmotor, permanentmagnet synkron, 204 hk, 395 Nm. Batteri 64 kWh. Automatlåda, framhjulsdrift. Räckvidd 452 km (WLTP).

KAROSS: L/b/h 4 195/i.u./i.u. mm. Axelavstånd 2 600 mm. Tjänstevikt 1 757 kg. Bagagevolym i.u.

PRESTANDA: 0–100 km/h 7,9 sek. Toppfart 155 km/h. Förbrukning 15,7 kWh/100 km, CO_2 0 g/km.

PRIS: Ej fastställt. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

SUMMERING

BÄST: Räckvidd, laddning, komfort och design.

SÄMST: Okänslig styrning och inga monsterprestanda.

John Sempill

auto motor & sport

4. Prov: BMW X7 är den nya dunderklumpen som utmanar Range Rover

Av Torbjörn Lundgren, Publicerad 2019-05-01, 19:20

Med X7 låter BMW modellprogrammet växa i både bokstavlig och bildlig mening. Helt nya X7 är rejält tilltagen med plats för sju och bagage. Frågan är var BMW kommer att finna sina kunder. Troligen inte i Europas storstäder, men osvuret är bäst. Vi provkör!



Ganska exakt här går åsikterna isär. Vad tycker du om designen?

VAD ÄR NYTT? X7 är en helt ny modell även om den bygger på den nyss förnyade X5-modellens plattform. BMW X7 är dock väsentligt större – den är 23 centimeter längre och sex centimeter högre än en X5.

Det gäller alltså för de blivande X7-ägarna att leta efter ganska rejäla P-platser. De kommer bli varse om att de kör en närmast gigantisk bil. Det räcker med att kasta en blick över axeln i riktning mot den fjärran placerade bakluckan.

Men storleken har förstås sina poänger. Fem resande åker i slösande komfort. De som förpassats till de extra två sittplatserna har bättre utrymme än vanligt i den här typen av bil men det kräver en del smidighet för att komma dit, förbi hjulhusets framkant.

Bagageutrymmet bakom den sista raden är också större än hos andra 7-sitsare men om du verkligen behöver lastutrymme fäller du bägge baksätesraderna och får på så vis 2 121 liter att vräka in prylar i.

Ytorna där man placerar sitt flotta bagage eller sig själv samt annat löst folk är elegant klädda med material av fin kvalitet. Snyggt är det hur som helst och interiören ger en skön känsla som förstärks av det stora glastaket som delvis kan öppnas. Det här är vad det senaste av BMW:s lyxigare utbud står för vid sidan av 7- och 8-serien.



Riktigt trevliga material och fin kvalitetskänsla interiört ger 7-serievibbar.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA? När du hämtat dig från X7:s flotta insida finner du att det var väl inget jämfört med att navigera den nedför gatan – i synnerhet om du inte är van att köra bilar av den här storleken. Du sitter högt och de yttre hörnmakeringarna ter sig fjärran. Bredden och känslan av tyngd är påtaglig.

Om du inte håller koll på framfarten får filhållningsassistansen en hel del att göra, även på svenska motorvägar. Det beror inte på att den skulle vingla utan på att den upptar en avsevärd yta av nämnda filer. Det här är en bil där filhållningsassistansen är en klar fördel liksom förmågan att kunna forcera framåt i köer, ostörd av den radarstyrda farthållaren.

Motorvägar lär bli den huvudsakliga miljön för X7 och det är svårt att föreställa sig någon som slänger runt med den med BMW:s sportigare modeller i bakhuvudet. Ändå har BMW:s chassi-ingenjörer velat skapa en "förarbil" med hjälp av X5:s rötter.

Skarpa kurvor var det ont om vid vår provrunda i Florida men vi dristade oss ändå till att ladda runt en större rondell. Krängningen var väl kontrollerad i Comfortläget, stabilare i Sport och mindre än vad du skulle förväntat dig i den här typen av bil. Luftfjädringen kan kännas lite stötig över längre gupp och svackor men du kan köra fortare i långa svängar än vad dina passagerare finner bekvämt.

NÖRDFAKTA. BMW X7 40i är inte brutalt snabb, vilket inte förvånar med tanke på dess massa. Vi menar: 0–100 km/h på 6,1 sekunder är inte dåligt för en bjässe på 2,3 ton (!).

Den raka sexan är surrigt mjuk från låga varv till mellanregistret och låter en smula ansträngd först i närheten av rödmarkeringen. Den åttastegade växellådan ger dig inga bekymmer, inte ens om du trycker plattan i mattan eller använder paddlarna för att växla.

Det här är antagligen BMW:s mest "regionala" bil, i första hand tänkt för marknader som USA, Kina, Mellanöstern och andra asiatiska länder. Om våra kollegor från Dubai kan anses vara någon typ av indikation tycks BMW ha träffat rätt. De kan få X7 med en V8 (50i) till skillnad från de europeiska kunderna.



"Mellanradens" säten skjuts undan elektriskt. Insteget är högt men bra.

BORDE JAG KÖPA EN? I Sverige kan man välja mellan bensindrivna X7 xDrive 40i med 340 hk och ett frånpris på 872 800:–, och dieselversionerna xDrive 30d med 265 hk och M50d med hela 400 hk. De kostar från 869 800:– respektive 1 094 800:–.

Det kostar att slå på stort, men har du behov av en riktigt rymlig och bekväm suv med rejäla fartresurser är det inget dåligt val, tvärtom.



X7 blir troligen en vanligare syn i USA och i Kina, än i Europa.

BMW X7 xDRIVE 40i
TEKNISKA DATA

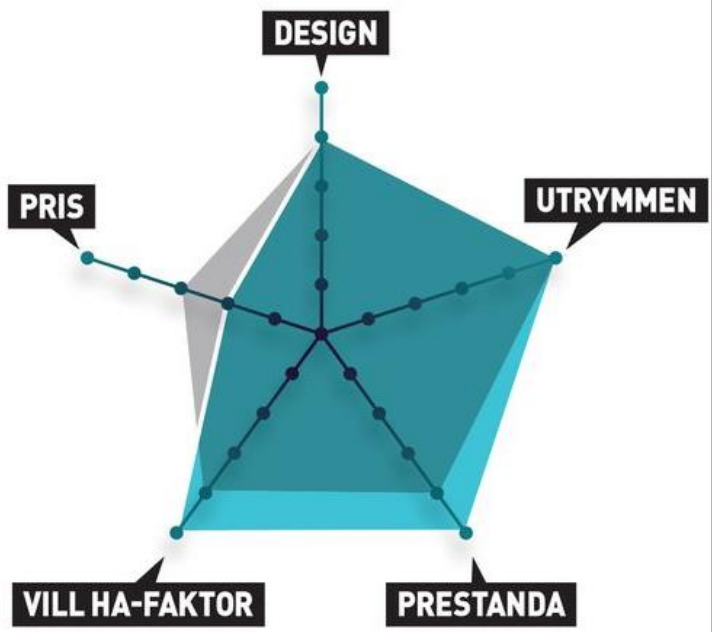
MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm³, 340 hk vid 5 500–6 500 r/min, 450 Nm vid 1 500–6 500 r/min. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 5 151/2 000/1 805 mm. Axelavstånd 3 105 mm. Tjänstevikt 2 395 kg. Bagagevolym 326–2 121 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,1 sek. Toppfart 245 km/h. Förbrukning 8,7 l/100 km, CO_2 198 g/km.

PRIS: 872 800:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Slösande utrymmen, magnifik komfort och fina material. Absolut tillräckliga prestanda.

SÄMST: Bland de dyrare bilarna i klassen – om man bortser från Bentley och Rolls-Royce. Något otymplig i stadstrafik.

★★★★

Torbjörn Lundgren

5. Provkörning av Porsche 911 Carrera S Cabriolet

Oskar Krüger 1 maj 2019

Porsche 911 har blivit, större, snabbare, bättre och inte minst dyrare. Vi är i Grekland för att se om vi tappar hakan när 911 tappar taket.



Med ett enkelt knapptryck på mittkonsolen fälls suffletten ner. Operationen tar tolv sekunder och ger ljus och livar upp insidan på både undertecknad och helt nya Porsche 911 cabriolet. Solen lyser, fast med sin frånvaro, men det är svårt att missa den nya interiören. Teknologin är tagen från Panamera och Cayenne men mängden knappar är avsevärt mycket mindre vilket gör det enklare att ta till sig. Designen skiljer sig dock desto mer från de större Porscharna, mycket är inspirerat av tidigare generationer 911.

Varvräknaren är en av detaljerna från förr och är fortfarande analog och centralt placerad i mätarklustret, såklart. Den smala vita nålen rycker till när jag vrider om startknappen till vänster om ratten. Numera är nyckellöst system standard på alla 911:or och startknappen ser ut som en integrerad nyckel. Samtidigt som nålen till varvräknaren vaknar till liv ryter det till baktill.

Det här är ju den största fördelen med en cabriolet, att få höra motorljudet helt ofiltrerat! Dånet härstammar från en dubbelturboladdad sexcylindrig boxermotor som för det mesta är likvärdig den som kom i och med ansiktslyftet av förra generationen. Porsche har mest pillat på turboaggregaten och resultatet är 450 hästkrafter och 530 Nm! En ökning med 30 enheter var-dera. Det är en Carrera S jag sitter i, bara 911 Carrera är långsammare och den har ännu inte introducerats. Carrera ryktas komma till sommaren och en snygg effektsiffra vore väl 400 häst-krafter? Då skulle den tidigare effektskillnaden på 50 hk bestå.

Med den lilla rakapparats-liknande växelväljaren på mittkonsolen lägger jag i Drive och drar iväg. Den nya växelväljaren har fått kritik men jag tycker den funkar bra förutom att jag saknar funktionen att tippa spaken åt sidan för att växla mellan automat och manuellt läge. Nu måste jag i stället trycka på en knapp, vanesak absolut, att göra den nya spaken tippbar kan inte ha varit svårt.



Kraft är kul men behöver någon verkligen så här mycket effekt i en cabriolet?
Det är inte särskilt kul att köra nedcabbat i över 70 km/h.

Initialt känns det här som gamla 911:an trots den helt nya interiören. Med blicken på vägen är det ur världen. Körkänslan var det aldrig något fel på hos föregångaren och nya Porsche 911 är helt fenomenal. Styrkänslan är ruskigt bra, precis som man vill ha den!

992 har blivit mycket bredare än föregångaren, och det känns. Porsche har kompenserat för detta genom att göra styrningen elva procent mer direkt och krympt ratten. Resultatet är riktigt bra – förutom att den mindre ratten nu täcker bildskärmarna som ramar in den analoga varvräknaren.

Med ”Sport-Chrono”-vredet på ratten lägger jag i Sport och fäller ner högerfoten. Rumpan kickar direkt ut som i en GT2 RS (700 hästarsmonstret av förra generationen). Blixtsnabbt och ESP släpar någon millisekund innan räddningen kommer, en gnutta obehag rusar genom kroppen men främst stor förvåning. Körläget är som sagt i sport men antisladdknappen har jag låtit vara. Borde då inte Porsche 911 vara så smart så den känner av innan det börjar spinna baktill?

Med ett Men jisses vad det går! 450 hästkrafter är i dag inget märkvärdigt för en sportbil men det här är en snabb bil. Aldrig känner jag att kraften är otillräcklig, snarare tvärtom. Kraft är kul men behöver någon verkligen så här mycket effekt i en cabriolet? Det är inte särskilt kul att köra nedcabbat i över 70 km/h, det bara blåser och väsnas (observera att det här är en högst personlig uppfattning). Och upp till 70 km/h kommer den här 911:an på en löjligt kort tid.

En mer jämförbar accelerationsmätning än 0-70 km/h är det klassiska måttet 0-100 km/h. Den sprinten görs på 3,9 sekunder för Carrera S utan prestandahöjande paketet ”Sport Chrono”. Lägg till det (24 300 kr) och den tiden kapas med två tiondelar tack vare launch control, lägg till fyrhjulsdrift (70 000 kr) och den kapas ytterligare en tiondel. Nästan 100 000 kronor för en 0,3 sekunder snabbare tid till 0-100 km/h.



Det är inte bara tack vare den kraftfullare motorn som nya Carrera S har blivit onödigt snabb, 911:an har nu en ny åttaväxlad dubbelkopplingslåda. Alltså en växel mer än tidigare. Nya lådan är det inget fel på förutom i stadstrafik i normalläget. Lådan ligger på en onödigt hög växel och verkar ha 1 000 r/min som målbild. Vilket inte bara gör den seg, med de justerbara avgasspjällen i öppet läge vibrerar det obehagligt i hörselgångarna.

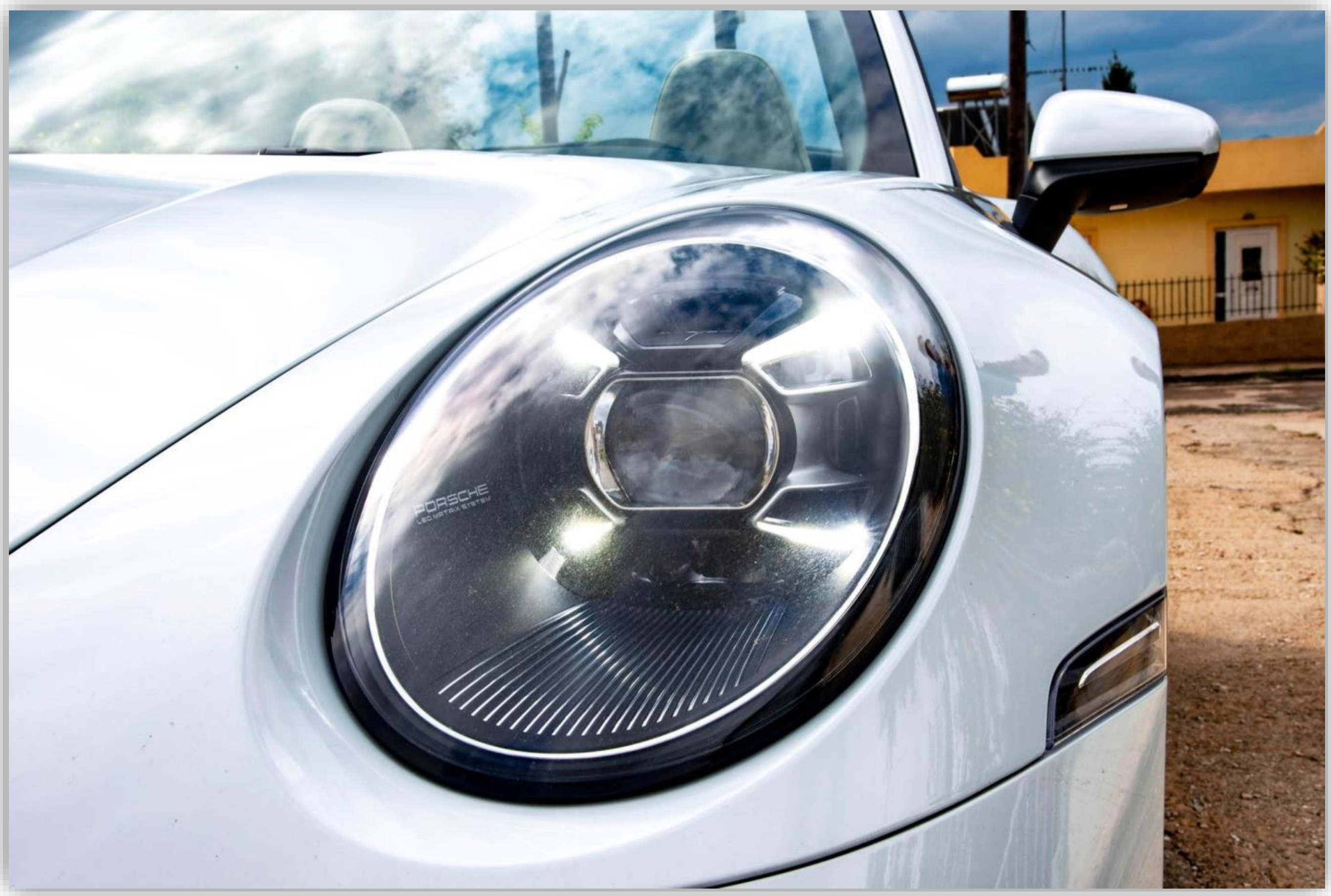
Den kritvita provkörningsbilen har det 27 200 kr dyra sportavgassystemet och symfonin som kommer ur de två stora ovala slutrören är fin under mer aktiv körning. Men långt ifrån det fantastiska ljudet som Porsche boxersexor utan turbo kan ge ifrån sig.

Att nuvarande Carrera S är turboladdad går inte att missa. Ljuden från de dubbla aggregaten hörs tydligt både under uppladdning men mest utmärkande är dumpventilen. Det kvittrar nästan som när Mitsubishi Lancer och Subaru Imprezafortfarande körde rally-VM! Längs kustvägarna strax utanför landets huvudstad är det absolut njutbart med den bara solen över huvudet som ger hårbottnen en fin bränna. Men självklart får livet inte vara för bra – regnet börjar droppa. Bra att taket kan fällas upp i farter upp till 50 km/h! Det är dock ingen nyhet, 991:an kunde även den manövrera suffletten i samma farter. Med taket på blir det väldigt mörkt men samtidigt väldigt tyst, skönt!

Huvudutrymmet är imponerande bra och alla, möjligtvis inte basketspelare, kan vara lugna. Sikten bakåt är ingen höjdare med taket nere men med locket på är sikten genom bakrutan irriterande dålig. Litet plåster på såren är att Porsche bjuder alla 911 cabriolet-köpare på gratis backkamera.

Annat som kommer att bli störande för köparna är alla nya skrymslen som kommer att samla skit och damm. Runt den nya växelväljaren finns en skåra som är tillräckligt bred för att samla skräp och samtidigt för djup för att enkelt göra ren. Mittkonsolen och instrumentbrädan har en glipa mellan sig där det redan nu, i provkörningsbilen, var riktigt dammigt. Det här gäller inte specifikt för 911 cabriolet utan även vanliga 911. Lösningen på det första problemet kanske kommer i och med den manuella lådan som lanseras i början på nästa år.

När vi ändå är inne på köpare finns det en elefant i rummet. För att kunna fälla taket i 911 blir merkostnaden 130 000 kr vilket ger bakhjulsdrivna och taklösa Carrera S ett från pris på 1 285 000 kr. Ingen billig bil men likväl en förbaskat bra körupplevelse!



X-formade varselljus. De adaptiva strålkastarna är uppdaterade.

Tre frågor



Thomas Krickelberg – Director Model Line 911.

Har sista 911:an utan turbo redan producerats?
– Turbolösa GT3 är väldigt populär och vi ser ingen anledning att ändra på det konceptet. Sett till utsläppskrav har vi möjligheten att fortsätta.

Finns det planer för en elektrifierad 911:a?
– Vi har framtidssäkrat växellådan och gjort plats för en elmotor men idag har vi inga uttalade planer om att göra en 911 med elmotor.

991 och nu 992, kommer nästa generation ta nytt liv i 993?
– Nej, den kommer inte heta 993 men det finns några siffror kvar, till exempel 994 och 998…



Här är det mesta nytt men ändå Porsche-typiskt.

Det här är nytt!

Motor 450 hk och 530 Nm. Partikelfilter har tillkommit.

Fetare 46 mm bredare spårvidd fram och 39 mm bak för Carrera S. 4S är nu inte bredare än vanliga S.

PASM Ställbara dämpare för första gången på 911 cabriolet.

Kaross Mer aluminium än tidigare och nya motorfästen för att styva upp bilen och minska vibrationer.



Vindavvisaren fälls elektriskt och gör underverk för komforten i kupén.
Däremot blir det trångt för passagerare i baksätet.

… visste du att?

…Carrera 4S cabriolet har en lägre förbrukning och släpper ut mindre koldioxid än bakhjulsdrivna Carrera S Cabriolet? Det är såklart inte så i verkligheten men när bilen typades fick 4S lägre siffror i den korrelerade NEDC-körcykeln.

Jag frågar Thomas Krickelberg som är ansvarig för bilen och får som svar att det helt enkelt var så att bland de bilar som mättes hade de fyrhjulsdrivna versionerna snålare motorer. I grunden är motorerna identiska men alla exemplar är inte exakt likadana. Hur som helst ger det ynka grammet koldioxid som 4S släpper ut mindre en skatteskillnad på 107 kr per år de första tre åren.



Provkörningsbilen har det 27 200 kr dyra sportavgassystemet.

Porsche 911 Carrera S Cabriolet

Pris
1 285 000 kronor, säljs nu, första kundleverans maj.

Motor
Bensin. Längsmonterad 6-cyl boxermotor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression 10,2:1. Borrning/slag 91,0/76,4 mm, cylindervolym 2 981 cm3. Max effekt 450 hk (331 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 530 Nm vid
2 300-5 000 r/min.

Kraftöverföring
Motor bak, bakhjulsdrift. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 5 länkarmar per sida.

Styrning
Elservo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar
Borrade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fram: Fälgbredd 8,5 tum, däck 245/35 ZR20, Bak: Fälgbredd 11,5 tum, däck 305/30 ZR21.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 245, längd 452, bredd 185, höjd 130, spårvidd f/b 159/156. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 585, maxlast 455, max släpvagnsvikt 0. Tank 64 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 132 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 3,9 s, toppfart 306 km/h.

Bränsleförbrukning
(NEDC): Stad 1,16 l/mil, landsväg 0,76 l/mil, blandad körning 0,91 l/mil. CO2 208 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Ingen uppgift.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 0 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 2 år.

Skatt
11 326 kronor per år de första tre åren, därefter 2 494 kr per år.

Rivaler



Mercedes-AMG GT Roadster
Dubbelturboladdad V8 på 476 hk. Mercedes är mer brutal men inte lika välstämd som 911 Cabriolet.
Pris: 1 370 000 kronor.



Audi R8 Spyder V10 quattro
En riktig dyrgrip men R8 är betydligt snabbare med sina 570 hk. Sen är det ljudet... V10:an är svårslagen på den punkten.
Pris: 1 751 500 kronor.



GALLERI
Porsche 911 Cabriolet 2020
12 bilder

6. Spionfilm: Se nya Porsche 911 turbo pressas runt Ringen

Redaktören bytbil 2019-05-01

Snabbast accelererande icke GT-modellerna någonsin



FILM: *https://youtu.be/lobkcVZt5SI*

Här går det blixtsnabbt på Nürburgring i Tyskland.

Spionfilmen fångar testföraren som smiskar Porsches nya 992-generation 911 turbo och turbo S på den kurviga banan.

I februari läckte det ut en bild på en produktionsklar Porsche 911 turbo av nya 992-generationen.

Bilderna visade att både front och bakdel fått en lite annorlunda design, och även djupare sidokjolar.

Nu har två testbilar tagits ut på bana och händelsen fångades av ”Carspotter Jeroen” som verkar ägna en stor del av sitt liv med att smygfilma snabba bilar och lägga ut resultatet på Youtube.

Testföraren kör alltså både en 911 turbo och en Turbo S även om man knappt ser skillnaden när de svischar förbi. Möjligen har turbo S-bilen en något större bakvinge.

911 turbo sägs få ut runt 600 hästkrafter ur den sexcylindriga boxermotorn medan turbo S har cirka 650 hästkrafter. Och med fyrhjulsdrift blir bilarna de snabbast accelererande icke GT-modellerna någonsin, kapabla att göra 0-100 km/h på under tre sekunder. Toppfarten förväntas bli omkring 320 km/h.

Nu vet vi inte vilka tider bilarna klockade in på under testvarven på Nürburgring, men det ser onekligen imponerande snabbt ut på filmen.

Bildläcka visar nya Porsche 911 turbo

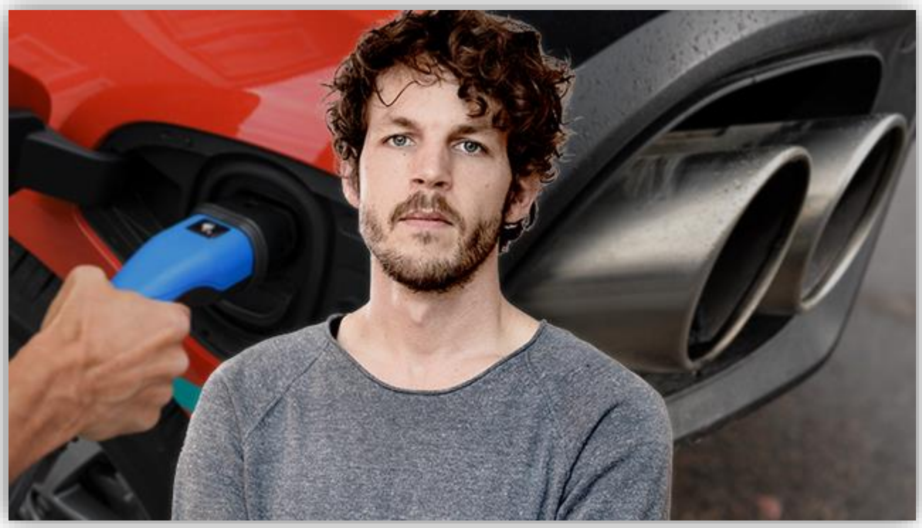
NyTeknik

7. ”Nya elbilsstudien bekräftar det vi redan vet”

2019-04-30 16:20

Johan Kristensson

Ännu en rapport om utsläpp från elbilar vs dieselbilar har landat. Är debatten därmed avslutad? Knappast, skriver Ny Tekniks Johan Kristensson.



Det Münchenbaserade ekonomiforskningsinstitutet Ifo publicerade nyligen en ny rapport som jämför utsläpp från bilar med olika drivlinor. Studien är baserad på de förhållanden som råder i den tyska elproduktionen som till drygt hälften sker med fossila bränslen.

Rapportförfattarnas slutsats är att elbilar knappast kommer att minska utsläppen av koldioxid i Tyskland de kommande åren. Efter att ha tagit hänsyn till utsläppen vid batteritillverkningen samt att elbilen laddas med tysk elmix kom de fram till att elbilen kan ha 11 till 28 procent högre utsläpp än en dieselbil.

Vi har sett ett antal liknande studier de senaste åren (här, här och här). Debatten brukar bli högljudd. Så även denna gång. Framför allt elbilssajter (till exempel Recharge och Electrek) för fram invändningar mot rapportförfattarnas antaganden. Bland annat:

- Att elbilens livslängd har satts till endast 10 år eller 15 000 mil och att batterierna därefter anses förbrukade när de i själva verket kan hålla längre än så – och dessutom fungera som stationära energilager efter att de använts som elbilsbatteri.

- Att den gamla körcykeln NEDC har använts i stället för den nya WLTP. NEDC har gett bensin- och dieselbilar lägre utsläpp än de ger upphov till i verkligheten.

- Att hänsyn tas till produktion av elbilens batteri men inte till produktion av dieselmotorn och dieseln, det vill säga pumpning, raffinering och så vidare.

Vissa av invändningarna är fullt rimliga. Men det går att ha invändingar även om några av dem. Studien tar till exempel visst hänsyn till utsläppen från dieselproduktionen (från borrhål till tank) och lägger till 21 procent koldioxidutsläpp. Siffran är hämtad från EU-kommissionens Joint Reserch Centre. Dieselbilen som studeras får därmed ett utsläpp på 141 gram per kilometer i stället för 117.

Rapportförfattarna argumenterar för att gasmotorer som körs på naturgas i första steget, och biobränslen på längre sikt, är en bättre väg framåt än elbilar. De lyfter även fram bränslecells-bilar drivna av vätgas som en långsiktig lösning.

Precis som andra debattörer tycks de sikta in sig på det faktum att elbilar visar nollutsläpp på pappret när vi egentligen vet att de ger upphov till utsläpp i tidigare led.

Kommer just den här rapporten bli den som för alltid stänger debatten om vilket bränsle som är bäst för miljön? Knappast.

Den bekräftar snarare det som alla borde känna till vid det här laget: Elbilen kan inte ensam utradera våra koldioxidutsläpp. Det krävs att energiproduktionen i såväl landet där den körs som där batteriet tillverkas har låg andel fossilt inslag. Så ser det inte ut i stora delar av världen i dag.

Det gör det däremot i Sverige. Rapporten ger en hint om hur låga utsläpp man som svensk förare kan komma ner till i Sverige med ett batteri tillverkat i Northvolts planerade fabrik i Skellefteå, förutsatt att vi behåller vår elproduktion så gott som fossilfri.

En önskan skulle kunna vara att världen – eller åtminstone Europa – finner ett gemensamt sätt att utföra livscykelanalyser på. Men det lätt att inse komplexiteten i en sådan uppgift med tanke på hur komplicerad en bils värdekedja är.

I väntan på framtiden så får vi nog räkna med fler rapporter på samma tema. Och kan samtidigt konstatera att de flesta biltillverkare redan har hoppat på elektrifieringsspåret.



JOHAN KRISTENSSON

NyTeknik

8. Olycksbuss fylldes med gas före explosion

Av TT 2019-05-02 08:33

En rad brister ledde fram till olyckan där en gasbuss totalförstördes i en explosionsartad brand vid Klaratunneln i Stockholm i mars. Det visar en oberoende utredning som gjorts på uppdrag av bussbolaget Keolis, vilket P4 Stockholm var först att rapportera om.



FILM: ***https://youtu.be/ne--dP2sCRQ***

När bussen skulle lämna depån fastnade en slang i backspegeln, vilket ledde till att bussen kom iväg först en kvart för sent. Föraren körde sedan fel och på väg in mot tunneln – för låg för bussen – missade han varningsskyltningen, som enligt utredningen var svår att uppfatta även vid låg hastighet.

Under tiden pratade föraren med trafikledningen via en svårmanövrerad kommunikationsradio med dålig hörbarhet.

Då smällde bussen i ett inkörningsskydd. En gasflaska trängde genom taket och gas strömmade in. När den antändes blev branden så kraftig att framrutan trycktes ut. Sedan började de fyra gastankar som satt kvar på taket att brinna.

Bussbolaget uppger att man bland annat kommer att se över sina utbildningsinsatser och uppmärksamma kommunen på hur skyltningen vid tunneln kan förbättras.

RELATERADE ARTIKLAR

”Bråttom öka kunskapen om brinnande gas- och elfordon”

Gasbussar inte mer brandbenägna – men ifrågasatta

Explosionsartad ökning av beställda elbussar i Europa

9. Mercedes har ingen aning om hur Kim Jong Un kan åka Maybachlimousin

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-01, 10:13

Det är 45 år sedan Nordkorea köpte 600 bilar av Volvo. Några pengar syntes dock aldrig till – Nordkorea har fortfarande inte betalat och för några år sedan var skulden uppe i 2,6 miljarder kronor. Men det är inte i någon gammal Volvo 144 som ledaren Kim Jong Un åker omkring. Det har visat sig att han åker Mercedeslimousin, men Mercedes själva har ingen aning om hur bilarna hamnat i landet.



Mercedes har ingen försäljning i Nordkorea, men när Kim Jong Un träffade ryska presidenten Vladimir Putin i förra veckan syntes ledaren med en bepansrad Mercedes-Maybach S 600 Pullman Guard och en äldre Maybach 62.

"Vi har absolut ingen aning om hur de bilarna levererades till Nordkorea", säger en talesperson för Daimler till nyhetsbyrån AP.

Senare kom ett mer uttömmande svar från Daimler som gick ut på att koncernen inte sålt bilar i Nordkorea på mer än 15 år och strikt följer både EU:s och USA:s handelsembargo med landet. Daimler ska ha en hård exportkontroll för bilarna som levereras, men när det gäller vidareförsäljning av bilar har Daimler ingen kontroll och heller inget ansvar.



Nordkorea köpte bilar av Volvo – men betalade aldrig

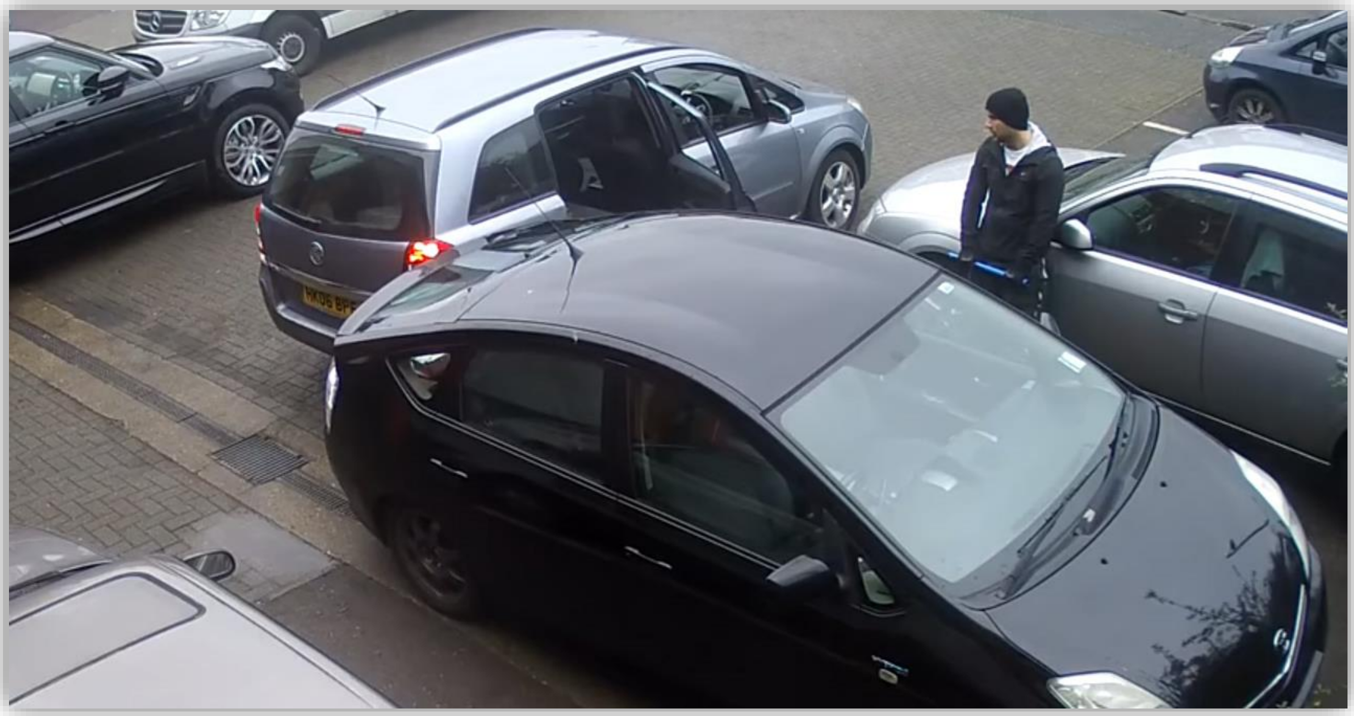
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Tjuvar stjäl katalysator från parkerad bil mitt på ljusa dagen

Mattias Rabe

30 april 2019

Tjuvar blir allt fräckare. Mitt på ljusa dagen kan de slå till, utan att på något sätt försöka dölja sin verksamhet.



FILMER: https://youtu.be/KGctBq4bwOQ

https://youtu.be/ENYvZf0eLoI

https://youtu.be/GreGn2UaSW4

I filmerna här får vi se tjuvar som i London den 5 februari i år backar upp på en liten parkering med sin Vauxhall Zafira. De ställer sig bredvid en Toyota Prius, lunkar i lugn takt ut med en domkraft och hissar upp den japanska hybriden. Medan ena killen i lugn och ro väntar bredvid lägger sig kollegan under Priusen. 30 sekunder senare reser han sig upp med bilens katalysator i handen.

Operationen går oerhört snabbt och iväg bär det kriminella gänget.

Tydligen är äldre Prius-modellers katalysatorer populära bland bildelstjuvarna, åtminstone i Storbritannien. Många vittnar till liknande händelser, vissa har till och med blivit av med sin katalysator medan bilen stor parkerad på Ikea-parkeringen.

Mattias Rabe

11. Israels egen sportbil, Sabra Sport

Publicerad 2 april 2018

text Mårten Carlsson

Reliant tillverkade inte bara annorlunda bilar, man åtog en sig en del annorlunda uppdrag utomlands också.



Bland annat licensbyggdes trehjulingar i Grekland, man utvecklade en bilmodell för Turkiet och man var också inblandad i Autocars, Israel.

Autocars i Haifa hade tidigare satt ihop licensbyggda bilar i blygsam skala, i ett slags joint venture med Reliant tog man fram ett par egna modeller, Sabra och Sussita. Ett par ganska grovt tillyxade modeller som var mer praktiska än eleganta.



Coupémodellen hette Sabra GT.

Yitzhak Shubinsky var Autocars VD och han hade troligen via Reliant fått kontakt med firman Ashley som byggde kit cars.

Ashley hade även konstruerat ett eget chassi och Shubinsky fick rättigheterna till Ashleyn, inklusive chassit för att producera en sportbil i Israel. Motorerna togs från Ford och var samma fyra som satt i Consul. Det var inte tänkt att bli någon massproduktion, och det blev det inte heller, utan mer en PR-sak för Autocars, att Israel även kunde bygga bilar.

Man hade redan gjort USA uppmärksamt på dess existens, 1961 stod Sabrabilar på New York-mässan och en sportbil skulle vara högst gångbar på den marknaden.

Då man själv hade blygsam kapacitet gjordes det upp att Reliant i England skulle bygga de 100 första bilarna för Amerika.

Av de totalt 208 bilar gjorda i Tamworth, England som kallades Reliant Sabre mellan 1961 och 1963 kom 103 stycken att hamna i USA. Av de Israelbyggda Sabra Sport hittade ändå 25 stycken till USA 1962. Det sägs att de levererades med en låda Jaffaapelsiner i passagerarsätet.

Under 1963 gjordes en mildare facelift, men produktionstakten gick i sakta lunk med något 30-tal bilar byggda per år.

1965 byggdes bara tolv stycken då fabriken flyttade till Tirat Ha'carmel söder om Haifa. 1966 kom man igång sent under året och byggde bara sex stycken Sport. Den totala produktionen mellan 1961 och 1968 uppgick till 171 bilar.

Bortträknat de 103 enegelskbygga Reliants så såldes totalt 41 stycken till USA. Den största marknaden för Sabra var dock egendomligt nog Belgien, som importerade hela 68 stycken. 22 såldes i Schweiz och fem hamnade i Norge. 21 stycken stannade kvar i Israel.

12. Grattis Fiat Ritmo!

Publicerad 6 maj 2009

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Marit och Rita har namnsdag vill vi rikta strålkastaren mot Ritmo.



Ritmo betyder helt enkelt **rytm** på italienska.

När Fiat 1978 skulle ge sig in i Golf-klassen gjorde man det inte med någon blek kopia. Ritmo som designats av **Bertone - med datorns hjälp!** - hade ett ytterst säreget utseende med en front som hade en något ledsen uppsyn och en bak med bakljusen integrerade i stötfångaren på ett tufft men förmodligen ganska opraktiskt sätt.

Om vi ska fortsätta jämförelsen med Golf så fanns även Ritmo som cabriolet och i GTI-versioner. Med först 105 TC, sedan 125 TC och slutligen 130 TC slogs Fiat om köparna med mer sportiga ambitioner. Modellbeteckningen stod helt enkelt för antalet hästkrafter och att motorn hade **dubbla kamaxlar**.

Förändringens vindar skulle svepa över alla Ritmo-modeller i och med 1983 års modell, utom 125 TC. Borta var den något sorgsna uppsynen i fronten. Strålkastare, grill, baklysen och stöt-fångare var nu av mer ordinär modell.

Fiat Ritmo tillverkades till och med 1988 då den ersattes av **Tipo**.

Mellan 1979 och 1982 tillverkades i Barcelona även Seat Ritmo. Då avtalet med Fiat gick ut ändrades ett antal komponenter och modellen fortsatte att tillverkas som Seat Ronda till 1986.



En bil med många fina detaljer,
titta noga på de runda dörrhandtagen och de speciella prinskorvsälgarna.



Ibland kunde man inte se skogen för alla Ritmo.



Ritmo i cabrioletversion byggd av Bertone.



Den första sportversionen: 105 TC.



Tuff under huven, men slätstruken på ytan:
130 TC med den senare mer alldagliga fronten.

SPORT

13. Briljerade i premiären: ”Jag är extremt glad”

TT Publicerad 4 maj 2019 kl 14.03

Det var Mikaela Åhlin-Kottulinsky från start till mål när TCR Scandinavia hade premiär på Ring Knutstorp. Det var hennes andra seger i den största svenska racingklassen. – Jag är extremt glad. Det är magiskt, säger hon efter målgång.





Snön drog in över Ring Knutstorp natten till lördag. Det blev blött och kylslaget när nya TCR Scandinavia debuterade. Tolv bilar kom till start. Redan under fredagens kval talade Mikaela Åhlin-Kottulinsky om att hon var att räkna med.

Hon var snabbast i kvalet och hade poleposition när bilarna ställde upp för första start. Och väl där gjorde hon inget misstag. Tog kommandot direkt och kunde sedan i ensamt majestät säkert köra hem segern i det första TCR Scandinavia-heatet.

– Det var ett kämpigt race. Jag är så tacksam för hjälpen från Robban Dahlgren, säger Åhlin-Kottulinsky till TT.

Rekordunga Hannes Morin i mål som åtta

Teamkollegan Robert Dahlgren duellerade om andraplatsen med Tobias Brink. Dahlgren gick om tidigt men Brink kom tillbaka och stötte på Dahlgren gång på gång mot slutet. Men den rutinerade Skellefteåföraren höll undan och kunde ta hem andraplatsen före Brink.

Hannes Morin, 16, den yngste föraren i klassen någonsin, var med i början men körde av och fick komma tillbaka in på banan långt ner i fältet. Han lyckades klättra någon placering och kom i mål som åtta.

14. Ledig befattning
Application Manager CAD/PDM – 071

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Application Manager CAD/PDM!
Description
As a Application Manager CAD/PDM you will be part of an innovative IT department providing services to our organization where you will act as an expert within CAD/PDM systems.
The organization is responsible for IT Development and Support to Product Development and consist of 10 Application Managers working very tight with the Engineering community supporting them in developing, maintaining and supporting IT systems and applications.
You will develop our future CAD/PDM applications as well as maintain the present solutions based on the needs of the organization. Within the IT-infrastructure team, you will work towards identifying opportunities and implementing solution to continually improve the functionality, services and processes.
You will do hands-on work, but will also have a planning and strategic role as well. You will also work together with our IT-team in China to enable cooperation and collaboration between our sites.
You will join an agile organization, where teamwork, empowered self-organizing teams and quick learning cycles is a key to success. Thus, you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.
We will ensure that you will have opportunities to grow and take on new challenges!
The role involves:
- Managing Applications throughout their lifecycle
- Continuous improvements
- Development
- Testing
- Identify skills required to support the applications.
- Keep the Budget limitations

Main application areas are:
- Siemens PLM Portfolio (Teamcenter and NX)
- Autodesk Portfolio (Alias and Maya)

We are looking for someone who has:
- Relevant experience within the work area, minimum 3 years
- BSc in IT or Engineering
- Knowledge of tools: NX, Teamcenter, XML, Databases (SQL)

- Awareness of Standards: ISO 26262 (functional safety), CM II,
- Cutting-edge expertise in a specific field: PLM development
- Language skills: Swedish and English

Other desirable skills:

- Knowledge in IT Infrastructure
- Knowledge in Vehicle Engineering

To be successful in this role, you need to:

- Have both functional and technical expertise within the field
- Be creative, solution-oriented and open minded
- Have good communication skills
- Have the ability to plan, prioritize and drive for results
- Be able to work in an Agile organization

We very much encourage female applicants!

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment Tillsvidareanställning

Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	2019/34
Contact	Thomas Bark, , +46 520 85 140; thomas.bark@nevs.com
Published	30.Apr.2019
Last application date	02.Jun.2019 11:59 PM CET

SLUT